



Surlevée pour limiter son impact sur l'environnement, la ligne à grande vitesse Nairobi-Mombasa symbolise le développement économique du Kenya. CATERPILLAR/SIPA

Au Kenya, les bêtes sauvages regarderont passer les trains



Christelle Gérard
cgerand@lefigaro.fr

Envoyée spéciale au Kenya

TROIS rhinocéros se tiennent immobiles, écrasés par la chaleur de l'après-midi. En cette fin de saison sèche, les acacias se font chétifs et l'herbe rare mais les animaux ont trouvé refuge à l'ombre de l'immense pont qui traverse le parc national de Nairobi. Ce nouveau chemin de fer aérien relie la capitale kényane à la ville de Naivasha, 120 kilomètres au nord-ouest, et il devrait être opérationnel à partir du 1^{er} juin. Le projet, qui a nécessité d'importants investissements et permettra à terme une desserte à grande vitesse, symbolise le développement rapide du pays. Mais la section qui va prolonger la ligne reliant depuis mai 2017 Nairobi à Mombasa nourrit la controverse. Une quarantaine de lions et deux cents girafes vivent dans la réserve au cœur de laquelle elle a été aménagée.

Reinhard Bonke, l'unique employé des Amis du parc national de Nairobi (Fonnapp), est originaire d'un village situé sur le tracé de son prolongement à venir vers l'Ouganda voisin. L'activiste, qui incite les membres de son association à s'enchaîner aux grilles du parc, se dit « *suivi, menacé de mort* ». Son association a engagé pas moins de sept procès pour réserver ce parc de 117 m², soit une superficie plus importante que celle de Paris intra-muros. Comme pour montrer qu'il n'a pas perdu sa détermination, Reinhard arbore un tee-shirt sur lequel un visage d'éléphant recouvre l'intégralité du torse. « *Justice pour les animaux* », peut-on y lire.

Rhinocéros noirs

Des sept tracés envisagés à l'origine par Kenya Railways, la société nationale de chemin de fer, tous passaient par le parc national de Nairobi. Celui-ci a déjà été aménagé par l'homme. De nombreuses routes le traversent pour que les touristes puissent, depuis leur 4x4 à toit ouvrant, contempler la faune et la flore. Les points d'eau où se retrouvent crocodiles, marabouts et plus de trois cents espèces d'oiseaux sont artificiels. Leurs chants est régulièrement couvert par le vrombissement d'un avion. Mais, en l'absence de précédent, nul n'est en mesure d'évaluer l'impact du mégaprojet ferroviaire sur la faune. La prudence aurait sans doute voulu que le parc, où vivent de nombreux rhinocéros noirs particulièrement menacés (leur chiffre n'est pas rendu public pour raisons de sécurité), soit contourné. Cautisme, ce tracé a été retenu pour son « *moindre impact environnemental* » et son « *moindre coût* ». « *Nous sommes au Kenya, n'est-ce pas ?* », déplore une habitante d'un air entendu. En août dernier, le directeur général de Kenya Railways, Atanas Maina, et le président de l'Agence nationale du foncier, Mohammed Swazuri, ont été arrêtés pour corruption. Ils sont soupçonnés d'avoir versé près de 2 millions d'euros à des chefs d'entreprise, au (faux) prétexte qu'ils détenaient des terrains sur le tracé de la ligne.

Malgré la mobilisation des défenseurs de l'environnement, une ligne de chemin de fer à grande vitesse ouvrira le mois prochain au cœur d'une réserve qui abrite plus de deux cents girafes et une quarantaine de lions en lisière de Nairobi.



Infographie LE FIGARO

M. Swazuri est également accusé d'avoir frauduleusement déboursé 26 millions d'euros pour des particuliers.

La plupart des habitants se sont laissés convaincre par les promoteurs d'un chemin de fer si surlevé que même les girafes paraissent minuscules, en contrebas. « *On a besoin du train et on a besoin des animaux sauvages pour le tourisme. Ils ne vont pas être percutés* », indique Gitau. Il réside à Tuala, un petit village en bordure de la nouvelle ligne. Une vingtaine d'ouvriers travaillent aux finitions. Des fanions multicolores sont alignés au sol, pleins de la poussière du chemin de terre. Nul n'oserait les ôter : ils rappellent la cérémonie d'inspection des travaux par le président Uhuru Kenyatta en personne. Ce qui préoccupe Gitau, c'est le coût des opérations. Rien que le tronçon Nairobi-Mombasa a coûté 2,85 milliards d'euros. « *Trois fois plus que les standards internationaux, et quatre fois l'estimation de départ* », a calculé un journaliste de la BBC. Gitau craint que le Kenya ne parvienne pas à rembourser le prêt octroyé par Exim, une banque chinoise. Le contrat, divulgué dans la presse, stipule qu'aucune possession ne sera protégée en cas de défaut de paiement. « *Si le port de Mombasa devient chinois, on aura tout gagné !* », s'alarme cet entrepreneur en import-export.

Pour financer les travaux, les Kényans sont soumis depuis 2013 à une taxe de 1,5% sur tous les imports qui ne proviennent pas d'Afrique de l'Est. Essence, voiture, vêtements... Un problème bien plus grave, à leurs yeux, que l'impact des vibrations et du bruit des locomotives sur les animaux ou la prolifération du parthenium, une plante invasive dont les graines ont probablement été apportées par les roues des engins de construction et qui tend à remplacer la végétation de la savane. Car pour de nombreux Kényans, ces enjeux environnementaux ne sont que des préoccupations de *mzungu* (« Blancs »).

Karin, une autre résidente de Tuala, ne décolère pas. « *Ce parc est décrit comme un hobby de mzungu fliqué, qui va voir des animaux dans son 4x4* », se désole cette quinquagénaire blanche devant son Land Rover, sans relever l'ironie de la situation. « *On a essayé de mobiliser les habitants, mais ils ne trouvaient même pas le temps de venir aux réunions publiques, qui par ailleurs nous tenaient très mal informés. Quant à la presse, elle n'a guère montré d'intérêt.* »

Le cottage de cette Kényane d'adoption depuis dix-huit ans donne directement sur le parc. En sa partie sud, il n'est pas clôturé pour permettre les migrations saisonnières des herbivores. Il n'est pas rare que des animaux franchissent la rivière Mbagathi, la frontière naturelle de l'espace en théorie protégé.

Depuis son salon aux larges vitrées, elle peut apercevoir les buffles, les autruches, les zèbres. La nuit, il n'est pas question de sortir, même sur la terrasse. Il y a quelques mois, l'un de ses chiens a été tué par un léopard.

Outre le « *sacrilège* » que représente le tracé, elle s'inquiète pour sa tranquillité. « *Avec le train, le centre-ville va être à vingt minutes d'ici, ça va augmenter l'urbanisation et l'insécurité.* »

Plus à l'ouest, Karen a su éviter le passage des locomotives. Cet ancien petit village colonial est aujourd'hui encore le havre des nantis locaux ou d'origine étrangère. Il n'est pas rare d'y croiser un *mzungu* faisant ses courses accompagné de son *boy* poussant un chariot, rangeant les courses dans les sacs, et les déposant dans le 4x4, qu'il conduit par la suite. Jim Karani débouche dans son bureau, situé dans une charmante résidence ombragée. Ordinairement sous le bras, il s'excuse pour le retard. À la tête de l'équipe juridique de 18 personnes de l'ONG Wildlife Direct, il est sur tous les fronts. Le matin même, il avait une réunion à 7h30, et il a passé une bonne partie de la nuit, dit-il, à préparer une note pour un homme politique. « *Il y a à peine jeté un œil* », se désole-t-il.

Une question personnelle

L'un des péchés originels du projet, estime l'activiste, est qu'il ne comprend pas de plan de gestion. Une obligation légale, et un premier procès, que Wildlife Direct a gagné. La construction a alors dû cesser. Mais le répit a été de courte durée car le Parlement a voté dans la foulée un amendement visant à relancer tous les projets gouvernementaux stoppés pour des raisons environnementales.

Kenyan Wildlife service (KWS), l'agence publique chargée de la conservation de la nature, a depuis donné son accord pour le tracé prévu, à la surprise générale. Le KWS a réclamé un dédommagement de dix fois la valeur du terrain perdu, dans le but d'utiliser cette somme pour acheter d'autres terres et agrandir le parc dans sa partie sud. « *L'histoire devient encore plus sombre* », prévient Jim. Il va sur Internet pour trouver les comptes de KWS. « *Il y a un déficit de 9 millions d'euros ! Cette somme a été utilisée pour les dépenses courantes, c'est marqué noir sur blanc ! C'est une agence gouvernementale, les salaires avaient déjà dû être budgétés. Alors, où est l'argent ?* » Si l'on prend en considération ces compensations et le coût des massifs pylônes nécessaires à la surélévation, la ligne au beau milieu du parc n'était probablement pas l'option la moins chère. Par contre, explique un employé de l'agence gouvernementale chargée de la protection de l'environnement, sous couvert de l'anonymat, « *c'était la plus rapide* ». « *Au lieu de passer des années à négocier avec des milliers de propriétaires différents*, conclut-il, *il suffisait de trouver un accord avec KWS.* » Le président Uhuru Kenyatta a fait de ce projet une question personnelle. Ceux qui s'avisaient de le vandaliser seraient pendus, a-t-il prévenu. Les mécontents doivent se faire discrets. Quant au parc, l'un des plus petits du continent, il a aussi été amputé par une autoroute et de nombreux projets immobiliers. L'œil ne peut se perdre dans la savane sans voir un immeuble d'affaires ou un lotissement au loin. ■

On a essayé de mobiliser les habitants, mais ils ne trouvaient même pas le temps de venir aux réunions publiques, qui par ailleurs nous tenaient très mal informés. Quant à la presse, elle n'a guère montré d'intérêt

KARIN, UNE RÉSIDENTE DE TUALA, KÉNYANE D'ADOPTION